

De taximarkt

Marktwerking en marktordening zijn van alle tijden, zo ook in de analen van ESB. In de afgelopen 90 jaar zijn vele toestanden en misstanden van marktwerking de revue gepasseerd. In de bijdragen hieronder wordt ingezoomd op de taximarkt. In de afgelopen decennia hebben economen en bestuurders zich gebogen op de mogelijkheden van regulering in de taximarkten, al dan niet met subsidie van de overheid. In de bijdrage van Pels wordt geworsteld met de dimensies van de taximarkt: wel of niet hoeveelheidsrestricties; wel of niet prijsrestricties. In het artikel van Laman wordt een nieuwe dimensie toegevoegd aan de discussie over de taximarkt waarbij de taxi als collectieve dienst wordt ingekapseld, met bijbehorende aanbevelingen. In het artikel van Van Staveren wordt het verband gelegd tussen de werking van de taximarkt, de bemoeienis van de overheid en de invloed hiervan op de kwaliteit van de geleverde diensten. (redactie)

Het Amsterdamse taxivraagstuk opgelost?

Uit persberichten van de laatste jaren heeft men reeds kunnen constateren, dat het taxibedrijf in Amsterdam een onderwerp van voortdurende discussie uitmaakt en als zodanig ook een steeds terugkerend onderwerp op de agenda voor de Amsterdamse gemeenteraad. De bijzondere moeilijkheden van het hoofdstedelijke taxibedrijf zijn in de laatste tijd nog eens bij verschillende gelegenheden naar voren gekomen. In dit verband denken wij in de eerste plaats aan de toepassing van de algemene 5 pCt loonsverhoging van 1 Januari jl., waarbij in overleg tussen de desbetreffende werkgevers- en werknemersorganisaties in het huurauto- en taxibedrijf de onderhavige loonsverhoging voor het landelijke huurauto- en taxibedrijf op f 2 per week werd gesteld, terwijl na moeizame onderhandelingen — waarbij aanvankelijk geen overeenstemming kon worden verkregen — deze verhoging voor het Amsterdamse Taxibedrijf op f 1 per week werd bepaald.

In de tweede plaats zij de aandacht gevestigd op een nieuw taxibedrijf: de N.V. Algemene Amsterdamse Aandeelhouderschauffeurscombinatie „A.A.A.C.” te Amsterdam. Blijkens de Statuten¹ van deze combinatie N.V. bedraagt het maatschappelijk kapitaal f 200.000, verdeeld in 240 aandelen A en 160 aandelen B, elk van f 500. De N.V. Centrale Arbeidersverzekeringsbank en de Centrale Bond van Werknemers in het Transportbedrijf nemen ieder 40 aandelen B, en 10 te Amsterdam wonende chauffeurs elk 1 aandeel A. De volstorting geschiedt in contanten. De winst van dit taxi- en autoverhuurbedrijf zal worden aangewend tot het langs wettige weg economisch en/of cultureel sterk maken van

degenen, die bij het bedrijf der vennootschap zijn betrokken.

Ten slotte komt de bijzondere situatie van het gehele Amsterdamse taxibedrijf tot uiting in een recente publicatie² van de Nederlandse Vereniging van Transport Ondernemingen (N.V.T.O.). Naar aanleiding hiervan dient nog eens in herinnering te worden gebracht dat van werknemerskant (de Unie Verkeer) reeds enkele jaren geleden aan de Stichting voor Economisch Onderzoek van de Universiteit te Amsterdam was opgedragen het Amsterdamse taxibedrijf in studie te nemen. Het resultaat van dit onderzoek, dat onder leiding van Prof. Haccoû is uitgevoerd, is neergelegd in een in Augustus 1952 gepubliceerd rapport³, waaraan wij destijds in „E.-S.B.”⁴ een beschouwing hebben gewijd. Aangezien de publicatie van de N.V.T.O. in wezen een reactie is op het „rapport-Haccoû” en waarmee tevens getracht is een verdere bijdrage te leveren tot een nadere kritische beschouwing over het Amsterdamse taxibedrijf, lijkt het gewenst in dit tijdschrift ook aan deze publicatie enige aandacht te schenken.

De N.V.T.O.-publicatie blijkt een tweeledig karakter te hebben: enerzijds een vergelijking van de inhoud van het rapport-Haccoû met de resultaten van vroegere studies en anderzijds het toetsen van de suggesties van het rapport-Haccoû „aan de praktische mogelijkheden”. Ten behoeve hiervan had de N.V.T.O. een commissie ingesteld, welke ten slotte nog geassisteerd werd door het Nederlandsch Economisch-Instituut, voor zover het betref de uitvoering van een aantal berekeningen met behulp van

P. S. PELS

ESB 14 april 1954

beschikbaar cijfermateriaal. Dit laatste heeft betrekking op „de ontwikkeling van de vraag naar taxidiensten, het aanbod van taxivervoer, het samenspel van deze beide economische gegevens en de invloed daarvan op de bedrijfsuitkomsten”.

In de inleiding van deze publicatie spreekt de N.V.T.O. de hoop uit, dat met deze publicatie een „constructieve bijdrage” is geleverd tot een oplossing van het Amsterdamse taxivraagstuk. Dit zou echter niet in overeenstemming zijn met het vraagteken, welke achter de titel van die publicatie is geplaatst!

De publicatie van de N.V.T.O. gaat op enkele onderdelen van het rapport-Haccoû in — waarbij ook wel eens zijweden worden ingeslagen — waardoor een volledige vergelijking van beide publicaties enigermate wordt bemoeilijkt, niet in de laatste plaats ook door de afwerende-discussie-stijl van de N.V.T.O.-commissie. Niettemin moet het van belang worden geacht, dat na het desbetreffende initiatief van de werknemersorganisaties thans ook van werkgeverszijde zoveel aandacht is geschonken aan de verschillende problemen, waarmee het Amsterdamse taxibedrijf bij voortdurend te kampen heeft.

Uit de onderhavige publicatie blijkt overigens dat het oordeel van de werkgevers- en werknemersorganisaties over verschillende punten gelijklopend is. Ook de N.V.T.O. blijkt bijv. met betrekking tot het vergunningstelsel een tegenstander te zijn van de bestaande „versnipperde structuur van het taxi-bedrijf, die dit bedrijf telkens weer opnieuw belet tot een gezonde ontwikkeling te komen”. Door een juiste hantering van het vergunningstelsel wordt het mogelijk geacht de voorwaarden te scheppen voor een gezond bedrijf. De N.V.T.O. verschilt evenwel van opvatting met het rapport-Haccoû, waar dit van oordeel is, dat met een vergunningstelsel een monopoliepositie wordt gecreëerd, ten gevolge waarvan een gesloten bedrijf zou zijn ontstaan. In dit verband valt het op dat het werkgeversrapport een pleidooi houdt voor het aanbrengen van een verband tussen een eventuele uitbreiding van bedrijven en het behoefte-element. Bovendien blijken de werkgevers de voorkeur te geven aan een juiste toepassing van art. 47 bis van de Wet Autovervoer Personen (W.A.P.), op grond waarvan voor elke vergunningverlening de gemeentebesturen verplicht kunnen worden vooraf advies te vragen aan een adviescommissie van deskundigen. De N.V.T.O. is van oordeel, dat een dergelijk geregeld overleg tussen Overheid en bedrijfsleven in verschillende gemeenten — met uitzondering evenwel van Amsterdam — tot bevredigende resultaten heeft geleid.

Op een zeer essentieel punt wijkt de werkgeverspublicatie af van het rapport-Haccoû, nl. met betrekking tot het vraagstuk van de sanering door tariefpolitiek. In het rapport-Haccoû wordt gesteld, dat door samenwerking van bedrijfsleven en Overheid bij een lager tarief belangrijke resultaten inzake een gezond-

making van het taxibedrijf zijn te verkrijgen. Het tarief zou daartoe gebaseerd moeten zijn op het bedrijf, dat onder de gunstigste omstandigheden exploiteert, waardoor een natuurlijke sane-ring zou optreden. Opvallend is dat tegen dit gedeelte van het rapport-Haccoû, dat op zichzelf vrij uitvoerig is gedocumenteerd en toegelicht, de N.V.T.O.-commissie zich slechts met enkele regels keert. Zij stelt nl. dat een dergelijke sanering door tariefpolitiek niet past „in een behoorlijk overheidsbeleid, aangezien de Overheid niet de belangen van een bepaalde groep ondernemers, doch het belang van de gehele bedrijfstak in het oog heeft te houden, zodat steeds zal moeten worden uitgegaan van het gemiddeld geleide bedrijf”.

Van meer belang is evenwel het onderzoek dat de N.V.T.O. heeft laten instellen naar het gedeelte van het rapport-Haccoû dat handelt over de normkostprijs. Met behulp van uitvoerig cijfermateriaal en mede gebaseerd op gegevens, ontleend aan het rapport-Haccoû, komt de N.V.T.O.-commissie tot de conclusie dat een tariefverlaging onmogelijk is. In een belangrijke bijlage betreffende enige calculaties, welke het Nederlandsch Economisch Instituut in opdracht van de N.V.T.O. heeft gemaakt, worden enkele „lacunes” van het rapport-Haccoû — dat overigens volgens het N.E.I. „zeer zorgvuldig is samengesteld”—aangevuld, in het bijzonder met betrekking tot de „stiefmoederlijk” bedeelde „zeer belangrijke vraagzijde, i.c. de mogelijkheden, welke de tariefstelling biedt”. Het N.E.I. heeft daartoe gebruik gemaakt van uitvoerig historisch cijfermateriaal van het Amsterdamse „Atax”-bedrijf en op grond hiervan de „vraagzijde, de aanbodzijde en het samenspel van deze beide in de bepaling van het netto-bedrijfsresultaat, de winstbepaling” onder ogen genomen. De desbetreffende calculaties hebben het N.E.I. tot de conclusie geleid dat „reeds een geringe verhoging van het huidige tarief” een „aanzienlijke verbetering van de bedrijfsresultaten” teweegbrengt. Van een verhoging van de tarieven wordt echter verwacht dat de vraag naar taxiritten vrij sterk zal dalen. „Wil de verwachte verbetering van de bedrijfsresultaten tot stand komen, dan is het noodzakelijk het wagenpark evenredig met de vraagvermindering in te krimpen”. Zou men echter op andere gronden besluiten geen tariefverhoging te doen plaatsvinden, dan is men geplaatst voor de mogelijkheden, welke het rapport-Haccoû heeft aangegeven, nl. een inkrimping van het totale aanbod en een toeneming van de bezettingsgraad.

De N.V.T.O.-publicatie somt vervolgens verschillende economische, sociale en technische vereisten op, waaraan naar haar mening een goed geleid taxibedrijf dient te voldoen en wel binnen „het raam van niet te kleine bedrijfseenheden”. Een bedrijfseenheid van niet te kleine omvang zou bovendien voldoende mogelijkheden bieden „tot het opvangen van schommelingen in de vervoersconjunctuur”. De commissie blijkt echter geen eenstemmige opvatting te hebben met betrekking tot de taak, welke in deze de Overheid zou hebben te vervullen. Een meerderheid van de commissie is nl. van opvatting, dat de Overheid daartoe het middel van een verplichte centralisatie dient te hanteren.

Ondanks het feit dat de N.V.T.O.-commissie enerzijds verschillende conclusies van het rapport-Haccoû verwerpelijk acht, kan zij anderzijds instemmen met het resultaat van verschillende onderzoekingen inzake dat rapport. Aan de samenstelling van het rapport-Haccoû is nog een uitgebreide enquête onder het taxipubliek voorafgegaan. De N.V.T.O. heeft weliswaar veel waardering voor het op deze wijze verkregen materiaal (doelstellingen van taxiritten, welstandsklasse van het publiek, gemiddelde taxibezetting, verkeerspatroon, enz) en voor de daaruit getrokken conclusies, doch zij maakt tegen deze enquêtes op zichzelf en de daarbij gevolgde procedure enige bezwaren. In de eerste plaats acht zij de enquête te beperkt: niet alleen de taxigebruikers hadden geënquêteerd moeten

„Wil de verwachte verbetering van de bedrijfsresultaten tot stand komen, dan is het noodzakelijk het wagenpark evenredig met de vraagvermindering in te krimpen”

worden, doch ook degenen die om welke reden dan ook, niet tot de taxigebruikers behoren. In de tweede plaats richt zich het bezwaar tegen de keuze van de enquête-weken: twee weken in de winterperiode, waaronder de St Nicolaasweek. Voorts maakt de N.V.T.O. bezwaar tegen het feit, dat de taxichauffeurs als enquêteurs zijn gebruikt, waardoor bijv. een beoordeling van de welstandsklasse van de taxigebruikers tot conclusies van weinig of geen waarde moet leiden. In het algemeen staat de N.V.T.O. zeer gereserveerd tegenover een ondervraging van het publiek door taxichauffeurs.

Voorts wordt in het onderhavige rapport veel aandacht besteed aan de in Amsterdam bekende algemene taxitelefooncentrale. De N.V.T.O. acht opheffing hiervan uitermate gewenst. Naar haar mening dienen de zelfstandige bedrijven of combinaties daarvan (met een minimum van 50 à 60 wagens) in staat gesteld te worden een eigen telefooncentrale te exploiteren, „van waaruit de straattaxi's op de standplaatsen kunnen worden opgebeld”. In dit verband ware het interessant geweest van werkgeverszijde te vernemen in hoeverre in ons land het Amerikaanse „telefoon”-systeem gevolgd zou kunnen of moeten worden, waarbij de taxichauffeur — ook tijdens zijn rit — van zijn standplaats uit telefonische orders krijgt voor volgende ritten. Is het wellicht ontkenkende antwoord op deze vraag gebaseerd op het feit, dat het taxiverkeer in ons land relatief slechts een fractie is van de intensiteit van het Amerikaanse taxigebruik?

In het algemeen is de N.V.T.O.-commissie van mening dat „de belangrijkste oorzaak van de moeilijkheden in het taxibedrijf is de sterke blijvende vermindering van de vraag”, ten gevolge waarvan een overcapaciteit zou zijn ontstaan.

De huidige situatie in het Amsterdamse taxibedrijf in aanmerking nemende, beveelt de N.V.T.O.-commissie ten slotte de navolgende maatregelen aan, om uit de erkende en geschetste moeilijkheden te geraken:

- a. een vaststelling van het aantal wagens in overeenstemming met de behoeftefactor;
- b. een tijdelijke bedrijfssluiting totdat weer enige verruiming van de vraag is opgetreden;
- c. het aantal wagens, vermeld in de bedrijfsvergunningen, reduceren tot het werkelijke aantal geëxploiteerden;
- d. de „vorming van een rationeel samengestelde adviescommissie, waarin geregeld overleg wordt gepleegd tussen Overheid en bedrijfsleven over de te volgen vergunningenpolitiek” .

In mijn beschouwing over het rapport-Haccoû⁵ heb ik er de aandacht op gevestigd, dat in dat rapport ook de sociale positie van de chauffeur nader onderzocht is. Daaruit blijkt, dat de samensteller van dat rapport het fooienstelsel (een algemeen en on sociaal probleem! op de duur afgeschaft zou willen zien, terwijl een gewenst nieuw loonsysteem gebaseerd zou moeten zijn op basisloon-met-premiestelsel. Aan een nadere detaillering van een dergelijk nieuw systeem is het rapport-Haccoû echter niet toegekomen, in welk verband ik de opmerking maakte, dat bij een nader overleg van de desbetreffende werkgevers- en werknemersorganisaties wellicht ook de vraag onder ogen ware te zien in hoeverre men ook in het taxibedrijf zou kunnen komen tot een loonsysteem, waarin ook het element van een garantieloon verwerkt

De N.V.T.O.-commissie daarentegen blijkt van oordeel te zijn, dat het bestaande loonsysteem in het taxibedrijf over het algemeen goed voldoet. Daaraan wordt nog de positieve uitspraak toegevoegd, dat het wisselend inkomen van de taxichauffeur juist hetgeen is dat „voor de taxichauffeurs de aantrekkelijkheid is van het beroep”. De vraag mag echter gesteld worden, of de taxichauffeur die „aantrekkelijkheid” wel zo apprecieert, gegeven de klachten over het lange wachten op standplaatsen, als gevolg van de meer algemene „blijvende vermindering van de vraag”, welke de N.V.T.O. als de belangrijkste oorzaak van de moeilijkheden in het taxibedrijf ziet.

In mijn eerder aangehaalde beschouwing deed ik de suggestie, dat de betrokken partijen in de naaste toekomst ook aan deze sociale kant van het vraagstuk meer aandacht zouden schenken. Het gehele taxibedrijf in aanmerking nemende, meende ik dat het van grote waarde zou zijn „wanneer de gezamenlijke werkgevers- en werknemersorganisaties spoedig met een complex van voorstellen zouden kunnen komen”, waartoe het rapport-Haccoû „voldoende richtlijnen geeft”. Kennisneming van de in het algemeen ongetwijfeld waardevolle publicatie van de N.V.T.O. — hoezeer deze ook over vele punten een andere zienswijze heeft dan het rapport-Haccoû en waarbij terzake soms een storende, niet wetenschappelijke discussiestijl wordt gebezigd — heeft bij mij evenwel de vraag doen rijzen, of het niet juist ware geweest, indien destijds alle betrokken partijen, met eventuele inschakeling van de thans wederzijds gebezigde wetenschappelijke instituten in gezamenlijk overleg over het Amsterdamse taxibedrijf een wetenschappelijk rapport hadden laten opstellen.

Thans zijn weer vele maanden verstreken, zonder dat gezegd kan worden dat het Amsterdamse taxivraagstuk is opgelost. Integendeel, aan het bestaande probleem is een nieuw toegevoegd: de oprichting van een Amsterdamse Aandeelhouderschauffeurs-Combinatie. Het zou te betreuren zijn, indien de in dit artikel genoemde rapporten alleen maar bestemd zouden zijn voor de boekenkasten van de respectieve werkgevers- en werknemersorganisaties, zonder dat terzake in gemeenschappelijk overleg en met inschakeling van de Overheid constructieve voorstellen ter tafel zouden komen!

Noten

- 1 Zie o.a. „Handels- en Transportcourant” van 29 Januari 1954.
- 2 „Het Amsterdamse taxi-vraagstuk opgelost?”
- 3 „Het Amsterdamse taxi-vraagstuk”, deel I: samenvattende beschouwing. Publicatie van de Stichting voor Economisch Onderzoek van de Universiteit te Amsterdam. In deel II zijn het grondmateriaal en de enquête-gegevens e.d. verzameld. Uitgave H.E. Stenfert Kroese N.V., Leiden.
- 4 „E.-S.B.” van 10 December 1952
- 5 „E.-S.B.” van 10 December 1952, blz 955.